

自動車運送事業における事故防止対策に関する 行政評価・監視

平成 15 年 12 月

総務省

前書き

バス、タクシー等は通勤、通学等国民の日常生活を支える公共輸送機関として、また、トラックは各種物資の基幹的な輸送機関として、国民生活及び経済活動において必要不可欠な存在である。

これら事業用自動車の交通事故件数をみると、平成 5 年の約 4 万 6,000 件から 14 年の約 6 万 6,000 件へと増加しており、また、14 年における自動車 1,000 台当たりの交通事故件数をみると、事業用自動車を除く自動車が 10.1 件であるのに対し、事業用自動車はその 4 倍以上の 45.2 件となっている。

事業用自動車には大型車が多く、その乗用人員も多いこと等から、いったん事故が発生した場合の被害や社会的な影響は大きなものとなるが、事業用自動車の運転者による酒気帯び運転及び過労運転による事故が後を絶たないほか、高齢者のバス利用の増加に伴い、バスの発進時又は停車時における乗客の車内転倒事故等も増加している。

国土交通省は、バス、タクシー等を対象とする旅客自動車運送事業及びトラックを対象とする貨物自動車運送事業について、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第 83 号）等に基づき、運行管理制度等の運用や監査等を通じた指導・監督により事故防止等安全対策を講じてきており、平成 13 年度には旅客自動車運送事業運輸規則（昭和 31 年運輸省令第 44 号）、貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成 2 年運輸省令第 22 号）等を改正し、運行管理の充実及び運転者に対する安全対策の強化等を図ってきている。

この行政評価・監視は、このような状況を踏まえ、自動車運送事業における安全の確保及び事故防止の徹底を図る観点から、自動車運送事業者における運行管理及び車両の整備管理の実施状況、地方運輸局等の自動車運送事業者に対する指導・監督の実施状況等を調査し、関係行政の改善に資するため、実施したものである。

目次

- 1 同一事業者における同一原因・同一内容の事故の再発防止対策の徹底等
 - 2 運行管理及び車両整備管理の徹底並びに監査及びこれに基づく行政処分の厳正
 - 3 運転者に対する特別指導、適性診断等の的確化
 - 4 地方運輸局等と労働局との相互通報に基づく措置の徹底
-

1 同一事業者における同一原因・同一内容の事故の再発防止対策の徹底等

道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）に基づく一般乗合旅客自動車運送事業、一般貸切旅客自動車運送事業及び一般乗用旅客自動車運送事業並びに貨物自動車運送事業法（平成元年法律第 83 号）に基づく貨物自動車運送事業の事業用自動車に係る交通事故件数は、平成 5 年の約 4 万 6,000 件から 14 年の約 6 万 6,000 件へと増加している。

道路運送法又は貨物自動車運送事業法に基づく自動車運送事業を営む事業者（以下「事業者」という。）は、自動車事故報告規則（昭和 26 年運輸省令第 104 号。以下「報告規則」という。）で定める自動車の転覆・転落・火災を起こした事故や、死者又は重傷者を生じた事故等の重大な事故（以下「重大事故」という。）を引き起こした場合には、道路運送法第 22 条、貨物自動車運送事業法第 24 条及び報告規則第 3 条の規定において、事故の発生日時、発生場所、事故の種類、事故の原因等を記載した事故報告書を国土交通省の地方支分部局である運輸支局又は運輸監理部（以下「運輸支局」という。）から地方運輸局を経由して国土交通大臣に提出することとされている。

国土交通省では、事故報告を基に、事故の再発防止対策の企画立案に活用すること等を目的として、事業種類別・事故種類別・事故原因別の重大事故発生件数等について、自動車運送事業用自動車事故情報分析システム（事故報告書をデータベース化し、事故に係る検索統計処理等を行うシステム。以下「事故情報分析システム」という。）により集計している。この事故情報分析システムへの入力に当たり、事業者から事故報告を受けた運輸支局及び地方運輸局は、事故の原因を「運転操作不良」、「車両故障」、「健康状態に起因」及び「その他」の 4 種類に大別し、さらに「発車時の安全確認の不良又は不履行」、「乗降口扉の開閉不適切（ワンマン）」、「停留所における停車方法の不適切」等 152 種類に区分することとしている。

なお、平成 15 年 1 月に報告規則の一部改正（15 年 4 月 1 日から施行）が行われ、運輸支局及び地方運輸局が記載する事故の原因欄は事故報告書の様式からは削除されているが、事故原因について事故情報分析システムへの入力は従来どおりの区分で実施されている。

また、国土交通省は、平成 15 年 2 月以降、事業者の運転者が第一当事者（当該交通事故に関係した者のうち、過失が最も重い者をいい、過失の程度が同程度の場合は、被害が最も軽い者をいう。以下同じ。）となる死傷事故に係る

都道府県公安委員会等からの通知や情報提供により、第一当事者となる死傷事故に係る事故情報のすべての把握が可能となったことから、地方運輸局及び運輸支局に対し、これらの通知された又は提供を受けた情報に基づき、当該事故が死者又は重傷者を生じた事故であった場合には事業者には事故報告書を確実に提出させるよう指導している。事業者が事故報告書を提出しない場合は、道路運送法第40条又は貨物自動車運送事業法第33条の規定において、自動車等の使用停止処分等の行政処分を行うことができることとされており、この行政処分を行うに当たっては、道路運送法第94条又は貨物自動車運送事業法第60条に基づく監査により、法令違反の事実を確認したうえで処分を行うこととしている。

今回、15都道府県において自動車運送事業を営む約7万2,000事業者から136事業者（一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般貸切旅客自動車運送事業者（以下「バス事業者」という。）44、一般乗用旅客自動車運送事業者（以下「タクシー・ハイヤー事業者」という。）32、貨物自動車運送事業者（以下「トラック事業者」という。）60）を抽出（注）し、平成11年1月から14年9月末までの間における有責重大事故（乗務員の運転操作不良等に起因して発生した事故及び車両故障に起因して発生した事故で、これら事故の責任が事業者側にあると判断される事故）の発生状況、再発防止対策の実施状況、事故報告書の提出状況等を調査するとともに、15都道府県を管轄する8地方運輸局及び15運輸支局における再発防止対策の実施状況等を調査した結果は、次のとおりである。

（注）各運輸支局管内で、おおむね9事業者（バス事業者3、タクシー・ハイヤー事業者2、トラック事業者4）を選定。選定に当たっては、調査対象事業者数のおおむね3分の2（バス事業者2、タクシー・ハイヤー事業者1、トラック事業者3）は、平成11年4月から14年9月末までの期間において、有責重大事故を複数回引き起こしている事業者を選定、また、残りのおおむね3分の1（バス事業者1、タクシー・ハイヤー事業者1、トラック事業者1）は有責重大事故を引き起こしていない事業者を選定。

なお、調査対象事業者のうち、大規模トラック事業者等で地方広域ブロックごとに支社を設置し、自動車運送事業を営んでいる事業者については、各支社を各々1事業者として取り扱った。

1) 同一事業者における同一事故の再発防止対策

実地調査対象とした136事業者のうち、平成11年4月から14年9月末までの間に、有責重大事故について事故報告書を提出している事業者は97事業者（バス事業者34、タクシー・ハイヤー事業者18、トラック事業者45）で、有責重大事故の件数は494件であり、この事故による死者は61人、重軽傷者は568人となっている。このうち、有責重大事故を複数回引き起こしている事業者は87事業者（バス事業者28、タクシー・ハイヤー事業者17、トラック事業者42）で、有責重大事故の件数は484件となっており、中には、同一事業者で67回も有責重大事故を引き起こし、死者が1人、重軽傷者が69人に及んでいるものもみられる。

上記87事業者の中には、152種類の事故原因区分による原因が同一の事

故を3回以上引き起こしているものが14事業者(バス事業者8、タクシー・ハイヤー事業者3、トラック事業者3)みられ、これによる死者は3人、重軽傷者は143人に及んでいる。

また、当該14事業者の中には、152種類の事故原因区分による原因が同一で、かつ、同一形態の事故内容(以下「同一原因・同一内容の事故」という。)を3回以上引き起こしているにもかかわらず、事故発生の都度、従前と同じ形式的な社内指導を繰り返すなどにとどまり、再発を防止する上で有効と認められる方策を講じていないものが8事業者(8バス事業者)みられ、事故の態様別に見ると、次のとおりである。

ア 乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷する事故

当該事故を3回以上引き起こしている事業者は、事故発生後、事故担当係長又は指導係長が事故を引き起こした営業所に出向き、再発防止対策として「発進時の車内状況をよく確認し着座するまで発進しないこと」等を指示し、その内容を記載したものを営業所内に掲示するよう指示する等形式的な社内指導を行うにとどまっており、次のような事故の再発を防止する上で有効と認められる方策を講じておらず、同一原因・同一内容の事故を再発している(8事業者中8事業者)。

- i) 発進時における、運転者による車内アナウンスの実施と乗客の着座等の確認との徹底について、運転操作マニュアルへの掲載を行っていない(1事業者)。
- ii) 発進時における、運転者による車内アナウンスの実施と乗客の着座等の確認との徹底について、運転操作マニュアルへの掲載は行っているものの、同マニュアルに基づく安全運転の励行について、点呼、研修会等を通じた運転者に対する周知を徹底していない(7事業者)。
- iii) 覆面チェックによる運転者の安全運転の励行状況の確認を行っていない(2事業者)。
- iv) 覆面チェックによる運転者の安全運転の励行状況の確認は行っているものの、この確認結果に基づく運転者への指導を徹底していない(6事業者)。

イ 乗客の乗降時に乗客を見落とし開閉操作をしたため乗客が負傷する事故

当該事故を3回以上引き起こしている事業者は、事故発生後、営業所において事故防止研究会を開催している場合があるものの、総じて「事故担当係長又は指導係長が事故を引き起こした営業所に出向き、再発防止対策として扉の開閉操作をするときは、乗降客について再度確認することの指示及び再発防止対策を記載した文書を営業所内に掲示するよう指示」する等形式的な社内指導を行うにとどまっており、次のような事故の再発を防止する上で有効と認められる方策を講じておらず、同一原因・同一内容の事故を再発している(8事業者中1事業者)。

- i) ドアの開閉操作をするに当たって、ドア付近に乗客がいないこと

を確認した上での開閉操作を徹底することについて、運転操作マニュアルへの掲載は行っているものの、同マニュアルに基づく安全運転の励行について、点呼、研修会等を通じた運転者に対する周知を徹底していない。

ii) 覆面チェックによる運転者の安全運転の励行状況の確認は行っているものの、この確認結果に基づく運転者への指導を徹底していない。

ウ 停留所に停車する際、車内客の動向に対する注意が不十分であったため、乗客が車内で転倒負傷した事故

当該事故を3回以上引き起こしている事業者は、事故発生後、事故減少を目的として外部講師を招いての研修会を開催している場合があるものの、総じて各営業所に対して事故報告書を送付し、停車時における車内客の動向に対する注意喚起を行う等形式的な社内指導を行うにとどまっております。次のような事故の再発を防止する上で有効と認められる方策を講じておらず、同一原因・同一内容の事故を再発している（8事業者中2事業者）。

i) 停留所に停車する直前において、車内アナウンスにより、完全にバスが停車するまで席を立たないよう乗客に注意を喚起することについて、運転操作マニュアルへの掲載は行っているものの、同マニュアルに基づく安全運転の励行について、点呼、研修会等を通じた運転者に対する周知を徹底していない（2事業者）。

ii) 覆面チェックによる運転者の安全運転の励行状況の確認を行っていない（1事業者）。

iii) 覆面チェックによる運転者の安全運転の励行状況の確認は行っているものの、この確認結果に基づく運転者への指導を徹底していない（1事業者）。

このように同一事業者が同一原因・同一内容の有責重大事故を繰り返し引き起こしている一方で、運輸支局は、事故情報分析システムにより、同一事業者が繰り返し引き起こしている事故のうち、事故原因の種類が同一の事故について検索を行うことが可能で、かつ、この検索を行った事故に係る事故報告書に基づき、同一内容の事故を特定することが可能であるにもかかわらず、同一事業者による同一原因・同一内容の事故の発生状況を把握していない。

また、事業者は、事故報告書の中で「再発防止対策」を運輸支局に報告することとされているが、運輸支局では、このような同一原因・同一内容の事故について、事業者が講じている再発防止対策の内容の把握とその対策の有効性の検証を行っていない。

さらに、運輸支局では、同一原因・同一内容の事故を再発し、その都度、従前と同じ形式的な社内指導を繰り返している事業者に対し、再発を防止する上で有効と認められる方策の提示、その方策の実施についての指導及び励行状況の確認を行っていない。

2) 自動車事故報告制度の運用

15 都道府県において、報告規則の改正が行われた平成 13 年 5 月 1 日から 14 年 9 月末までの間に事故報告書が提出されている有責重大事故の中から 1,080 件を抽出し、事故報告書の提出の時期について調査したところ、事故発生から 30 日以内に提出することとされている期限を遵守せずに当該期限を超えて提出しているものが 277 件 (25.6% (パーセント)) みられる。

実地調査対象とした 136 事業者においては、平成 13 年 5 月 1 日から 14 年 9 月末までの間に有責重大事故に係る事故報告書を提出している事業者は 86 事業者みられ、その事故報告書の提出件数は 246 件となっている。このうち、期限を遵守していないものが 30 事業者で 47 件 (19.1%) みられ、事故発生から報告まで 90 日以上経過しているものが 11 件みられ、最長は 192 日となっている。

この 86 事業者のうち、事故報告書を複数回提出している事業者は 43 事業者で、提出件数の合計は 203 件である。このうち、期限を遵守していないものが 18 事業者で 35 件 (17.2%) みられ、その中には、期限を超えて提出した回数が 5 回以上のものが 2 事業者、2 回のものが 4 事業者と、繰り返し期限を超えて提出している事業者がみられる。

また、事故報告書の提出の有無について調査したところ、136 事業者の中には、平成 11 年 4 月から 14 年 9 月末までの間に、報告すべき事故を引き起こしているにもかかわらず、事故報告書を提出していないものが 4 事業者で 7 件みられる。このうち、事故報告書を提出している事故を引き起こす以前に、報告すべき事故を引き起こしているにもかかわらず、事故報告書を提出していないものが 3 事業者で 5 件みられる。

このように事業者が事故報告書の提出期限を遵守していない原因又は事故報告書を提出していない原因としては、運輸支局が、報告遅延事業者に対し督促を徹底していないこと、報告が繰り返し遅延している事業者に対して監査等による指導を行っていないこと等が挙げられる。

したがって、国土交通省は、同一事業者が繰り返し引き起こしている同一原因・同一内容の事故の再発防止や重大事故の正確な状況分析等に必要不可欠な事故報告書の提出の徹底を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。

1) 同一事業者による同一原因・同一内容の事故の発生状況を把握するために、事故情報分析システムにより、同一事業者が繰り返し引き起こしている事故のうち原因の種類が同一の事故の検索を行った上で、この検索を行った事故に係る事故報告書に基づき、同一内容の事故を特定すること。

また、同一原因・同一内容の事故を再発し、その都度従前と同じ形式的な社内指導を繰り返すなどにとどまっている事業者に対し、再発を防止する上で有効と認められる方策を提示するとともに、その方策の実施について指導し、その励行状況の確認を行うこと。

2) 事故報告については、事業者に対し、期限内の提出の励行を指導するとともに、報告が遅延している事業者に対しては督促を徹底すること。また、報告が繰り返し遅延している事業者及び報告を提出していない事業者に対しては、監査を実施し、指示に従わないものについては、厳正な処分を行

うこと。

2 運行管理及び車両整備管理の徹底並びに監査及びこれに基づく行政処分の厳正な実施

事業者は、道路運送法第 23 条又は貨物自動車運送事業法第 18 条の規定において、事業用自動車の運行の安全に関する業務を行わせるため、国土交通省令で定める営業所ごとに運行管理者を選任しなければならないこととされている。運行管理者は、旅客自動車運送事業運輸規則（昭和 31 年運輸省令第 44 号。以下「運輸規則」という。）第 48 条の規定又は貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成 2 年運輸省令第 22 号。以下「安全規則」という。）第 20 条の規定において、1) 適正な乗務割の作成とこれに従った運転者に対する乗務指示、2) 運転者の健康状態の把握、3) 運転者に対する点呼等の業務を行うこととされている。

また、事業者は、道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号。以下「車両法」という。）第 50 条第 1 項の規定において、自動車の点検及び整備並びに自動車車庫の管理に関する事項を処理させるため、国土交通省令で定める自動車の使用の本拠ごとに整備管理者を選任しなければならないとされている。この整備管理者は、道路運送車両法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 74 号。以下「車両法施行規則」という。）第 32 条の規定において、1) 日常点検の実施方法を定めること、2) 日常点検の結果に基づき運行の可否を決定すること、3) 定期点検の業務を行うこととされている。

一方、国土交通省は、道路運送法第 94 条、貨物自動車運送事業法第 60 条及び車両法第 100 条の規定において、事業者に対し監査を実施することができることとされており、国土交通大臣から委任を受けた地方運輸局長及び運輸支局長は、i) 第一当事者と推定される死亡事故や酒酔い運転等の悪質違反を伴う事故などで社会的影響の大きい事故を引き起こした事業者等に対し、全般的な法令遵守状況について行う特別監査、ii) 事故の情報、苦情の申出又は都道府県公安委員会等の通報等から判断して、法令違反が多いと疑いのある事業者等に対し、重点事項を定めて行う重点監査、iii) i) 及び ii) 以外において、監査が必要であると認められる事業者を呼び出して行う呼出し監査を実施することとされている。

これらの監査の結果、国土交通大臣は、法令違反の事実が確認された場合には、道路運送法第 40 条又は貨物自動車運送事業法第 33 条の規定において、違反の態様により、許可の取消しや自動車の使用停止等の行政処分を行うことができることとされており、また、国土交通大臣は、道路運送法第 94 条第 1 項又は貨物自動車運送事業法第 60 条第 1 項の規定において、法律の施行に必要な限度において、事業者に対し改善状況等の報告をさせることができることとされている。

なお、国土交通省は、平成 15 年 2 月以降、第一当事者となる死傷事故及び飲酒運転等の悪質違反に係る都道府県公安委員会等からの通知や情報提供により、第一当事者となる死傷事故に係る事故情報のすべての把握が可能となったことから、地方運輸局長及び運輸支局長に対し、これらの通知された又は提

供を受けた情報に基づき、死亡事故又は悪質違反の惹起者に対しては、特別監査、重点監査又は呼出し監査により、全件について監査を実施するよう指導している。

今回、15都道府県における136事業者を抽出し、平成11年4月から15年3月までの間の運行管理業務及び車両整備管理業務の実施状況並びに15都道府県を管轄する8地方運輸局及び15運輸支局における自動車運送事業者に対する監査・行政処分の実施状況を調査した結果は、次のとおりである。

1) 運行管理業務

ア 運行管理者及び代務者の選任

事業者は、道路運送法第23条又は貨物自動車運送事業法第18条の規定において、国土交通省令で定める営業所ごとに、運行管理者を選任すること、選任又は解任したときは遅滞なくその旨を運輸支局長に届け出なければならないこととされている。

また、国土交通省は、「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」（平成14年1月30日付け自動車交通局総務課安全対策室長等通知。以下「旅客運用通達」という。）又は「貨物自動車運送事業輸送安全規則の細部取扱について」（平成2年9月20日付け貨物流通局技術課長通知。以下「貨物運用通達」という。）により、事業者において運行管理者が不在等のため業務を行うことができない場合には、代務者をあらかじめ選任する等により、運行管理業務の完全な実施を図るよう指導している。

しかし、事業者の中には、運行管理者を選任していないもの、運行管理者としての勤務実態のない者を選任しているもの、運行管理上必要な代務者を選任していないもの等がみられる（12事業者）。

イ 運行管理規程の策定

事業者は、運輸規則第48条の2第1項又は安全規則第21条第1項の規定において、運行管理者の職務、権限及び複数の運行管理者を選任する営業所にあつては統括運行管理者並びに事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務の実行に係る基準に関する規程（運行管理規程）を定めなければならないとされている。

しかし、事業者の中には、運行管理規程に、統括運行管理者に関する事項、特別指導及び適性診断に関する事項等必要事項を規定していないものがみられる（64事業者）。

ウ 過労運転の防止措置等

i) 過労運転の防止措置

事業者は、運輸規則第21条第1項又は安全規則第3条第4項の規定において、「旅客自動車運送事業者が運転者の勤務時間及び乗務時間を定める場合の基準」（平成13年12月3日国土交通省告示第1675号）又は「貨物自動車運送事業者が運転者の勤務時間及び乗務時間を定める場合の基準」（平成13年8月20日国土交通省告示第1367号）（以下、これらの基準を「労働時間の改善基準」という。）に従って、事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間を定めなければならないと

されている。この労働時間の改善基準には、運転者の1日の拘束時間は13時間を超えないこと、勤務終了後継続8時間以上の休息期間を与えること等が規定されており、運行管理者は、定められた勤務時間及び乗務時間の範囲内において乗務割を作成し、これに従い運転者を事業用自動車に乗務させること等とされている。

しかし、事業者の中には、運転者の拘束時間や休息期間等が労働時間の改善基準で定められた基準を遵守していないもの等がみられる(65事業者)。

ii) 運転者に対する点呼の徹底

事業者は、運輸規則第24条又は安全規則第7条の規定において、乗務しようとする運転者に点呼を行い、疾病、疲労、飲酒その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無等について報告を求め、事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示を与えなければならないとされており、また、乗務を終了した運転者に対しても点呼を行い、道路運行状況等について報告を求めなければならないとされている。また、点呼の実施に関しては、旅客運用通達又は貨物運用通達により、原則として営業所において対面で行うこととされており、乗務の開始地又は終了地が営業所以外の地であるため営業所において対面で行えない場合に限り、電話その他の方法により行うことができるとされているほか、運行管理者は、運輸規則第24条第3項又は安全規則第7条第4項の規定において、運転者ごとに点呼を行った旨並びに報告、指示の内容を記録し、1年間保存しなければならないとされている。

しかし、事業者の中には、対面による点呼を実施していないもの、運行管理者又は代務者ではない者が点呼を実施している等点呼の実施方法が不適切なもの、点呼記録を適切に実施していないものがみられる(64事業者)。

iii) 乗務記録の徹底

事業者は、運輸規則第25条又は安全規則第8条の規定において、事業用自動車の運転者が乗務したときは、運転者名、乗務の開始及び終了の地点及び日時並びに主な経過地点、運転を交代した場合にはその地点及び日時、休憩又は仮眠をした場合はその地点及び日時等を運転者ごとに記録させ、かつ、その記録を1年間保存しなければならないこととされている。

しかし、事業者の中には、運転を交替した地点等の必要事項を運転者に記録させていないものがみられる(11事業者)。

iv) 制限速度超過者に対する指導等

事業者は、運輸規則第26条又は安全規則第9条の規定において、事業用自動車のうち、乗合バスにあっては、起点から終点までの距離が100Kmを超える運行系統を運行するもの等これら規則で必要とされた自動車について、当該自動車の瞬間速度、運行距離及び運行時間を運行記録計により記録し、かつ、その記録を1年間保存しなければな

らないこととされている。また、事業者は、運輸規則第 38 条第 1 項又は安全規則第 10 条第 1 項の規定において、事業用自動車の運転者に対し、制限速度の遵守等道路交通法等法令に定める自動車の運転に関する事項について、適切な指導・監督をしなければならないこととされており、国土交通省は、自動車の運行記録については、運行管理面での活用を図るよう指導している。

しかし、事業者の中には、制限速度違反を繰り返し行っている運転者に対する指導を徹底していないもの、車両に運行記録計を設置していないもの等がみられる（24 事業者）。

v) 乗務員台帳の整備の徹底

事業者は、運輸規則第 37 条又は安全規則第 9 条の 4 の規定において、事業用自動車の運転者ごとに、氏名、生年月日、道路交通法に規定する運転免許に関する事項、事故を引き起こした場合等はその概要、健康状態等必要事項を記載し、写真をはり付けた乗務員台帳を作成して、これを当該運転者の所属する営業所に備えておかなければならないこととされている。

しかし、事業者の中には運転者の状態を的確に把握するための乗務員台帳を作成していないもの、記載すべき事項を記載していないもの等がみられる（60 事業者）。

エ 運転者の健康状態の把握

事業者は、運輸規則第 21 条第 3 項又は安全規則第 3 条第 5 項の規定において、乗務員の健康状態の把握に努め、疾病、疲労、飲酒等の理由により安全に運転することができないおそれがある乗務員を事業用自動車に乗務させてはならないこととされている。

また、旅客運用通達又は貨物運用通達において、健康状態の把握とは、労働安全衛生法（昭和 47 年法律第 57 号）に基づく健康診断を実施することであるとされており、この健康診断について、事業者は、労働安全衛生規則（昭和 47 年労働省令第 32 号）第 44 条及び第 45 条の規定において、運転者等の従業員に対して年 1 回以上（深夜業務を行う従業員には年 2 回以上）受診させることとされている。さらに、事業者は、運輸規則第 37 条第 1 項第 7 号又は安全規則第 9 条の 4 の規定において、運転者の健康状態を乗務員台帳に記載して、運転者の健康状態を常時把握することとされている。

しかし、事業者の中には、運転者に対する定期健康診断を実施していないもの、健康診断結果を運行管理者が把握していないもの等がみられる（60 事業者）。

2) 車両整備管理業務

ア 整備管理者及び補助者の選任・配置の徹底

事業者は、車両法第 50 条の規定において、国土交通省令で定める自動車の使用の本拠ごとに整備管理者を選任し、車両法第 52 条の規定において、選任又は解任したときは、15 日以内に地方運輸局長にその旨を届け出なければならないこととされている。

また、国土交通省は、「道路運送車両法の一部を改正する法律等の施行に伴う整備管理者制度の運用について」（平成15年3月18日付け国自整第216号自動車交通局長通達）により、1人の整備管理者では車両管理することが困難であるほど多くの自動車を使用している使用者に対しては、整備管理者の他に適当な補助者を任命させ、整備管理者の責任のもとに車両管理業務の補助をさせるよう指導することとしている。

しかし、事業者の中には、整備管理者を選任していないもの、整備管理者としての勤務実態のない者を選任しているもの、日常点検結果の確認及び運行可否の決定に必要な時間帯に整備管理者を配置していないもの等がみられる（39事業者）。

イ 日常点検の励行

事業者は、車両法第47条の2の規定において、日常点検を行うこととされている。また、整備管理者は、車両法施行規則第32条の規定において、日常点検の実施方法を定めること及びその点検結果に基づき運行の可否を決定すること並びに点検の結果必要な整備を実施することとされている。

しかし、事業者の中には、整備管理者が日常点検の実施方法を定めていないこと等から、日常点検の励行が不十分なもの等がみられる（4事業者）。

ウ 定期点検の励行

事業者は、車両法第48条の規定において、自動車運送事業の用に供する自動車については、3か月に1回定期点検を実施することとされている。また、整備管理者は、車両法施行規則第32条の規定において、点検及び整備の実施計画を定めることとされている。

しかし、事業者の中には、整備管理者が定期点検実施計画を策定していないこと等から、1年間にわたって定期点検を全く実施していないもの、1年間に2回しか定期点検を実施していないもの等がみられる（12事業者）。

3) 監査及びこれに基づく行政処分

ア 運行管理及び車両整備管理に関する監査

前述1)及び2)の不適切事例がみられる126事業者（トラック事業者58、バス及びタクシー・ハイヤー事業者68）のうち、監査を受けているものは27事業者（トラック事業者17、バス及びタクシー・ハイヤー事業者10）であり、当該126事業者に対する監査の実施状況は次のとおりである。

i) トラック事業者

不適切事例がみられる58事業者に対する監査の実施状況は次のとおりであり、監査対象の選定は適切に行われていない。

a 不適切事例が1事業者当たり3事例以上みられるものは42事業者であり、このうち、監査を実施しているものは13事業者にとどまっている。

b 平成11年4月から14年9月末までの間に有責重大事故を3回以

上引き起こしているものは24事業者であり、このうち、監査を実施しているものは11事業者にとどまっている。

- c 平成11年4月から14年9月末までの間に有責重大事故を3回以上引き起こし、かつ、不適切事例が3事例以上みられるものは17事業者であり、このうち、監査を実施しているものは8事業者にとどまっている。

このように、監査を確実に実施するに当たって監査対象の選定が適切に行われていない原因としては、トラック事業者に対する監査については、平成2年11月、13年3月及び15年2月の改正を経た監査方針において、都道府県公安委員会からの通報等があった場合に、監査が必要と認められる事業者に対して監査を実施することとされているが、事故の発生回数の多い事業者を重点的な監査対象として選定することは、具体的に定められていないことによるものである。

ii) バス及びタクシー・ハイヤー事業者

バス及びタクシー・ハイヤー事業者に対する監査については、従来、事故の発生回数による監査対象の選定方針は示されていなかったが、平成14年1月（平成15年3月一部改正）の監査方針及び監査方針の細部取扱い等（以下「監査方針等」という。）により、事故が多いと認められる事業者を重点監査の対象とすることとされた。なお、国土交通省は、地方運輸局等からの照会に対し、「事故の多い事業者」について、「同一営業所で第一当事者の重大事故を一定期間に複数回引き起こした事業者」と回答している。また、調査対象とした8地方運輸局のうち、近畿運輸局では、管内状況をも踏まえ、自局の監査要領に監査対象の事業者について、「同一営業所で特別監査の対象外の第一当事者の重大事故を直近の1年間に2回以上引き起こした事業者」と明記している。

しかしながら、事故を複数回引き起こしている事業者に対する監査は必ずしも徹底していない状況がみられる。

イ 死亡事故等発生後の監査・行政処分

監査方針等において、第一当事者と推定される死亡事故を引き起こした場合には特別監査を実施することとされているにもかかわらず、調査対象とした地方運輸局及び運輸支局の中には、特別監査を実施していないものがみられる（1地方運輸局及び8運輸支局、115事例）。

また、1年間に複数回連続して事故を引き起こしているにもかかわらず、監査及び行政処分を実施していないものがみられる（1地方運輸局及び4運輸支局、7事例）。

ウ 監査・処分に係る改善状況の確認

上述の監査が行われている27事業者の中には、監査で不適切事項として指摘されているにもかかわらず、当省の調査時まで改善が図られていないものがみられる（11事業者、14事例）。

また、調査対象とした運輸支局の中には、行政処分を実施した際、改善を命じた事項の改善状況の確認のために、事業者に対し期限を付して

改善報告書の提出を求めたにもかかわらず、これを徴収していないものがみられる（3運輸支局、35件）。

したがって、国土交通省は、事業者における運行管理、車両整備管理の徹底並びに監査及びこれに基づく行政処分の厳正な実施を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- 1) 事業者に対し、道路運送法、貨物自動車運送事業法、運輸規則及び安全規則、労働時間の改善基準等にのっとり、運行管理を徹底するよう指導すること。
- 2) 事業者に対し、車両法等にのっとり、車両整備管理を徹底するよう指導すること。
- 3) 監査及びこれに基づく行政処分については、次の措置を講ずること。
 - i) トラック事業者に対する監査については、事業者における運行管理及び車両整備管理の徹底を目的とする監査を効果的かつ効率的に実施するために、過去に事故を引き起こした回数等から法令違反等が多いとみられる事業者を重点的に監査対象として選定するよう、監査方針等に明定するとともに、これに基づく監査を確実に実施すること。

また、バス及びタクシー・ハイヤー事業者に対する監査については、監査方針等に基づき、事故の多いと認められる事業者に対する監査を徹底すること。
 - ii) 第一当事者と推定される死亡事故を引き起こした事業者及び事故を連続して引き起こしている事業者に対する監査を徹底すること。
 - iii) 監査で指摘した不適切事項については、その後の監査時等に改善状況の確認を励行すること、また、行政処分の際に提出を求めた改善報告書については、その提出を徹底させること。
 - iv) 監査に基づく指導及び行政処分に従わない事業者に対しては、法令違反の内容に即して、道路運送法第40条又は貨物自動車運送事業法第33条の規定により、許可の取り消しを行うなど、厳正な処分を行うこと。

3 運転者に対する特別指導、適性診断等の的確化

事業者は、運輸規則第38条第2項又は安全規則第10条第2項の規定において、死者又は負傷者（自動車損害賠償保障法施行令（昭和30年政令第286号）第5条第2号、第3号又は第4号に掲げる傷害を受けた者をいう。）が生じた事故を引き起こした運転者（以下「事故惹起運転者」という。）、運転者として新たに雇い入れられた運転者（以下「初任運転者」という。）及び65歳以上の運転者（以下「高齢運転者」という。）に対して、事業用自動車の運行の安全を確保するために遵守すべき事項について特別な指導（以下「特別指導」という。）を行い、かつ、国土交通大臣の認定を受けた適性診断（適性診断は、独立行政法人自動車事故対策機構（平成15年9月30日までは認可法人自動車事故対策センター。以下「事故対策機構」という。）が実施）を受けさせなければならないとされている。特別指導及び適性診断の実施方法については、「旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」（平成13年12月3日国土交通省告示第1676号）又は「貨

物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針(平成13年8月20日国土交通省告示第1366号)により定められている。適性診断については、事故惹起運転者が受診する「特定診断」、初任運転者が受診する「初任診断」、高齢運転者が受診する「適齢診断」及び任意の申し込みにより運転者が受診する「一般診断」に区分されている。

一方、事業者は、運行管理者については運輸規則第48条の4又は安全規則第23条の規定において、整備管理者については運輸規則第46条又は安全規則第15条の規定において、それぞれ研修を受けさせなければならないこととされている。

運行管理者に対する研修については、初めて選任された運行管理者を対象として実施する基礎講習、既に運行管理者として選任されている者等を対象として実施する一般講習、死者又は重傷者を生じた事故を引き起こした運転者が所属する営業所の運行管理者を対象とした特別講習があり、運輸支局長が研修対象者の選定とその対象者に対する受講通知を行い、運輸支局長の指定を受けた事故対策機構が講習を行うこととされている。また、整備管理者に対する研修については、地方運輸局長が行うこととされており、研修内容等は各地方運輸局長の判断に委ねられている。

なお、運転者に対する特別指導及び適性診断の実施並びに運行管理者に対する特別講習の受講は、自動車運送事業の安全対策の強化を図るため、運輸規則又は安全規則により義務付けられたものであり、貨物自動車運送事業については平成13年9月から、旅客自動車運送事業については14年2月から施行されている。

また、国土交通省は、平成15年2月以降、都道府県公安委員会等との第一当事者となる死傷事故に係る通知や情報提供により、第一当事者となる死傷事故に係る事故情報のすべての把握が可能となったことから、地方運輸局及び運輸支局に対し、これらの通知された又は提供を受けた情報に基づき、受講漏れの発生防止を図るよう指導している。

今回、15都道府県における136事業者を抽出し、貨物自動車運送事業者については平成13年9月から14年9月末までの間の、旅客自動車運送事業者については14年2月から同年9月末までの間の、運転者に対する特別指導及び適性診断の実施状況、15都道府県を管轄する8地方運輸局及び15運輸支局における運行管理者及び整備管理者に対する研修の実施状況を調査した結果は、次のとおりである。

1) 特別指導及び適性診断

特別指導については、事故惹起運転者に対して実施しないまま乗務復帰させているものが7事業者、初任運転者に対して実施していないものが6事業者及び高齢運転者に対して実施していないものが3事業者みられる。また、特別指導の内容及び時間数が告示で定められた内容及び時間数を充足していないものが、事故惹起運転者に対する特別指導で6事業者及び初任運転者に対する特別指導で8事業者みられる。

適性診断については、特定診断の対象者に対して受診させないまま乗務に復帰させているものが6事業者、乗務復帰後1か月以内に特定診断を受

診させていないものが6事業者、特定診断の対象者に対し一般診断を受診させていたものが1事業者、初任診断の対象者に対し受診させていないものが16事業者、初任診断の対象者に対し一般診断を受診させていたものが18事業者及び適齢診断の対象者に対し受診させていないものが2事業者みられる。

2) 運行管理者及び整備管理者に対する研修

運輸支局が実施する運行管理者に対する研修については、対象者に受講させていないものが、東京運輸支局管内で2事業者、愛知運輸支局管内で3事業者及び大阪運輸支局管内で6事業者みられる。地方運輸局が実施する整備管理者に対する研修については受講対象者に受講させていないものが、大阪運輸支局管内で3事業者みられる。

これは、地方運輸局又は運輸支局が受講対象者の受講の有無の把握を十分に行っておらず、未受講者のいる事業者に対する受講の督促を行っていないことによるものである。

したがって、国土交通省は、事業用自動車の運転者、運行管理者及び整備管理者に対する研修の適切な実施を推進する観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- 1) 事業者に対し、特別指導及び適性診断の制度について周知徹底を図り、その対象者に確実に受講・受診させること。
- 2) 運行管理者及び整備管理者に対する研修の受講の有無を把握するとともに、未受講者のいる事業者に対し、受講の督促を徹底すること。

4 地方運輸局等と労働局との相互通報に基づく措置の徹底

国土交通省（旧運輸省）と厚生労働省（旧労働省）は、「自動車運転者の労働条件改善のための相互通報について」（平成元年3月27日運輸省地域交通局長及び貨物流通局長と労働省労働基準局長との覚書）を締結し、自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働時間等の労働条件の改善を図るため、陸運関係機関と労働基準監督機関は監査又は監督の結果を相互に通報し、これに基づき所要の措置を講ずる等相互の連絡協力を一層緊密に行うこととした。

この覚書において、1) 陸運関係機関（地方運輸局及び運輸支局）は、監査の結果、自動車運送事業者について、労働基準法（昭和22年法律第49号）、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年2月9日労働省告示第7号）及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について」（平成元年3月1日付け基発第93号）記の第3の「労働時間等の取扱い及び賃金制度等に関する基準」について重大な違反の疑いがあると認める場合には、労働基準監督機関にその旨を通報すること、2) 労働基準監督機関は、臨検監督の結果、自動車運送事業について道路運送法の運行管理に関する規定に重大な違反の疑いがあると認める場合には、陸運関係機関にその旨を通報すること、3) 通報を受けた陸運関係機関又は労働基準監督機関は、それぞれ監査又は監督等所要の措置を講じ、その結果を速やかに当該通報機関に回報することとされている。

また、この覚書に基づき、国土交通省は、過労運転による事故の発生防止を図るため「自動車運転者の労働条件改善のための相互通報制度について」（平成元年3月29日付け地総第143号貨政第105号地域交通局長、貨物流通局長通達）を、厚生労働省は、自動車運転者の労働条件の改善を図るため「自動車運転者の労働条件改善のための陸運関係機関との相互通報制度について」（平成元年3月27日付け基発第145号労働基準局長通達）を、それぞれ発出し、両者の地方支分部局に対し、この覚書の趣旨を徹底するよう通知している。

今回、15都道府県を管轄する地方運輸局及び運輸支局と労働局との相互通報制度について、平成11年4月から15年6月末までの実施状況を調査した結果は、次のとおりである。

1) 運輸支局の中には、平成14年9月末までに労働局からの通報を受理しているにもかかわらず、15年3月末時点においてもこれに基づく監査等の措置を講じていないものがみられる（5運輸支局、70件）。

一方、労働局の中には、平成14年9月末までに地方運輸局又は運輸支局からの通報を受理しているにもかかわらず、15年3月末時点においてもこれに基づく監督措置を講じていないものがみられる（5労働局、10件）。

2) 地方運輸局又は運輸支局の中には、労働局からの通報に基づく措置結果を労働局に回報していないものがあり、通報した労働局が通報による効果を確認できないものがみられる（1地方運輸局及び1運輸支局、6件）。

一方、労働局の中には、地方運輸局又は運輸支局からの通報に基づく措置結果を地方運輸局又は運輸支局に回報していないものがあり、通報した地方運輸局又は運輸支局が通報による効果を確認できないものがみられる（5労働局、31件）。

したがって、国土交通省及び厚生労働省は、相互通報制度を通じた過労運転による事故の発生防止及び自動車運転者の労働条件の改善を図るため、それぞれ、地方運輸局及び運輸支局並びに労働局に対し、次の措置を講ずるよう指示する必要がある。

1) 通報を受理した案件については、監査・臨検監督等の措置に速やかに着手すること。

2) 通報を受けて処理した案件については、処理後速やかに回報すること。